

EXTRAIT
DU
CATALOGUE

POUR

1893

DES

TERROT

DIJON

(Côte-d'Or)

BICYCLETTES

C. TERROT

CONSTRUCTEUR-MÉCANICIEN

Agence : _____



POIDS
ENVIRON 20 KIL.

MODÈLE A

BICYCLETTE " TERROT,, DE ROUTE

(La figure ci-contre, comme toutes les autres, est l'exacte reproduction de la photographie).

Voilà la véritable routière, capable de porter un cavalier de n'importe quel poids, par n'importe quelle route.

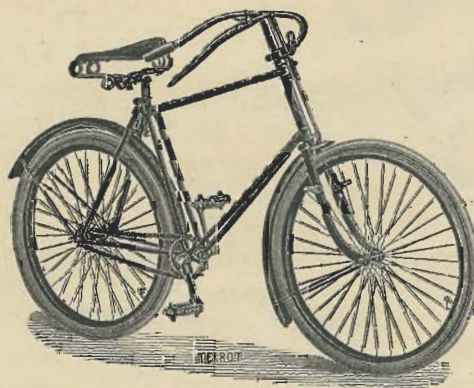
Elle convient tout particulièrement aux personnes lourdes, à celles qui habitent des régions montagneuses. Bref, c'est une machine de fatigue, d'une résistance extraordinaire.

Description : Roues de 0^m 70. Rayons directs incassables. Chaîne à rouleaux de première qualité.
Multiplication : 1^m 42 ou 1^m 50. Guidon droit ou cintré. Selle Hammock.

RIX	}	Avec caoutchoucs de 32 millimètres, qualité supérieure	575 fr.
		» » pneumatiques genre Boothroyd	650 fr.
		» » » » Torrillon, Dunlop, Nivet, Michelin, etc.	700 fr.

(Le Dunlop est fourni avec chambre à air Torrillon à la roue motrice.)

Supplément pour :	Frein à bande à la roue motrice	30 fr.
»	» à bande et à cuillère	40 fr.
»	Jantes creuses en plus	10 fr.



POIDS
ENVIRON 17-18 KIL.

MODÈLE B

BICYCLETTE " TERROT,, LÉGÈRE DE ROUTE

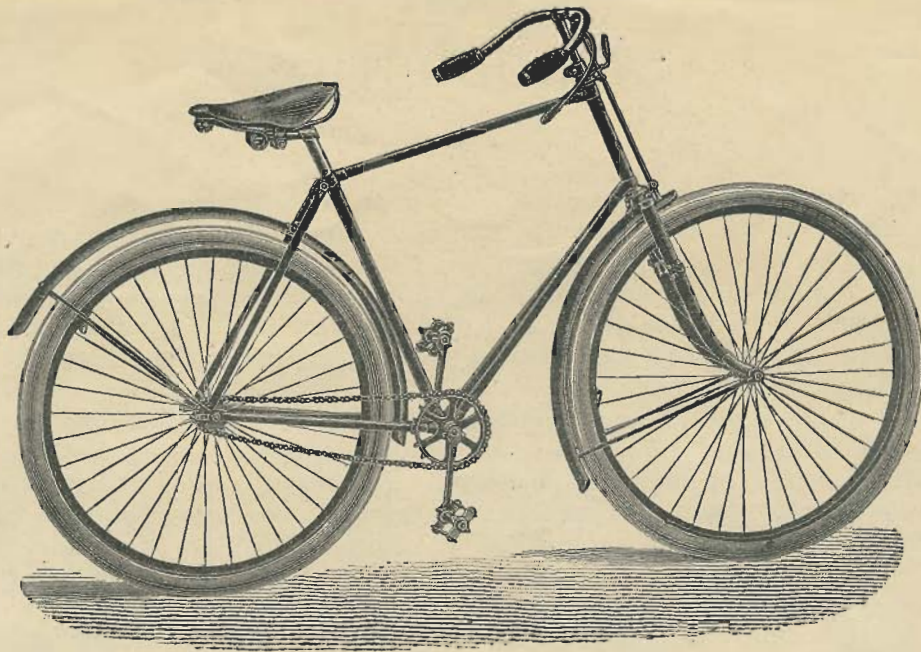
Cette machine plus légère que la précédente, convient aux cavaliers de poids moyen. La diminution de poids n'est pas obtenue ici aux dépens de la solidité et ne porte que sur les parties qui ont à supporter le moindre effort.

Description : Roues de 0^m 70. Rayons directs incassables. Chaîne à rouleaux (ou Perry trempée de course). **Multiplication :** 1^m 50. Guidon cintré. Selle Hammock. Garde-boue en aluminium.

RIX	}	Avec caoutchoucs de 32 millimètres, qualité supérieure	600 fr.
		» » pneumatiques, genre Boothroyd	675 fr.
		» » » » Torrillon, Dunlop, Nivet, Michelin, etc.	750 fr.

(Le Dunlop est fourni avec chambre à air Torrillon à la roue motrice.)

POIDS
ENVIRON
15 KIL.



MODÈLE C

BICYCLETTE " TERROT,, SPÉCIALE ROUTIER-COURSE

C'est la machine de course, mais de course sur route, dont nous avons réduit le poids au minimum conciliable avec le travail souvent fort pénible auquel elle est exposée. C'est dire que nous n'avons sacrifié ni la rigidité ni la solidité à la vaine satisfaction d'afficher des poids ridiculement réduits.

Description : *Roue directrice, 0^m 75 ou 0^m 70. Roue motrice, 0^m 70. Rayons directs ou tangents. Chaîne Perry Humber de course (ou à rouleaux). Multiplication à 1^m 60. Guidon cintré. Selle Hammock. Garde-boue en aluminium.*

Le fini en est spécialement soigné.

PRIX : Avec caoutchoucs pneumatiques Torrillon, Dunlop, Nivet, Michelin, etc. ————— 800 fr
(Le Dunlop est livré avec chambre à air Torrillon à la roue motrice.)

POIDS
10-11 KILOGRAMMES



MODÈLE D

BICYCLETTE " TERROT,, SPÉCIALE DE COURSE

Comme dans toutes nos machines, la solidité a été prise en considération avant la légèreté.

Description : *Roue directrice, 0^m 75 ou 0^m 70. Roue motrice, 0^m 70. Rayons tangents. Chaîne Perry de course. Multiplication : 1^m 60 à 1^m 70. Guidon cintré. Selle de course.*

PRIX { Avec pneumatiques Torrillon, Dunlop ou autres ————— 750 fr.
Frein en plus ————— 25 fr.

Modèle E. BICYCLETTE " TERROT,, DE DAME

PRIX { Avec caoutchoucs de 32 millimètres, qualité supérieure ————— 600 fr.
Avec pneumatiques Torrillon, Dunlop et Nivet ————— 750 fr.
Boîte protectrice pour la chaîne (Carter Case) ————— 40 fr

INTRODUCTION

Voici bientôt trois ans que nous avons pour la première fois construit et livré au public notre double cadre diamant. En construisant ce cadre inflexible, d'une parfaite rigidité, notre intention était surtout de fournir à l'amateur sérieux, au touriste, une machine robuste et roulante en laquelle il pût avoir toute confiance, qu'il pût conduire partout et qui lui fit long usage. Nous avons réussi au delà de nos désirs, et **notre bicyclette à cadre double diamant est aujourd'hui considérée comme la monture idéale de route, la machine de fatigue dont on peut tout exiger.**

Cependant il nous a fallu céder aux instances de nombreux cyclistes, que leurs goûts attireraient bien plutôt vers la course que vers le tourisme, ou encore des amateurs à qui leur faible poids permettait l'usage d'une monture plus légère. Aussi avons-nous **établi un nouveau modèle à cadre Humber**, plus spécialement destiné à la course. Toutefois nous n'avons pas voulu tomber dans le travers aujourd'hui si commun d'alléger à outrance. Nous avons doublé le tube qui va du pédalier à la direction. Ce faisant, nous avons gardé au bâti des manivelles cette absolue rigidité, dont dépend surtout la facilité du roulement.

Inutile de dire que les matériaux qui entrent dans la construction de nos machines sont de premier choix. Tubes et fourches sans soudure. Rayons de Deschamps, dont la rupture est absolument impossible. Bref, tous les matériaux employés sortent des premières maisons de France ou d'Angleterre, et ne sont employés qu'après un contrôle préalable, qui élimine sans réserve les éléments défectueux.

Est-il nécessaire de dire que tous les frottements sont à billes, que guidon, frein, selle sont ajustables et les bielles détachables ?

Enfin, pour le fini extérieur, nos machines ne le cèdent à aucune des maisons anglaises les plus célèbres sous ce rapport, avec cette supériorité sur nombre d'entre elles que le fini n'est pas chez nous la qualité exclusive.

Nous nous faisons un devoir de prévenir nos clients que, confiants dans la solidité de nos bicyclettes, dans la perfection de leur roulement, nous les garantissons absolument contre tous vices de construction.

ENTRETIEN DE LA BICYCLETTE

Il ne suffit pas qu'une bicyclette soit bonne, honnêtement construite, il faut que celui qui la monte sache en tirer parti. Pour rendre tous les services qu'on est en droit d'exiger d'elle, une machine a besoin de soins, peu compliqués il est vrai, qu'un cycliste sérieux aura toujours plaisir à prendre, mais qui sont absolument indispensables.

Après une longue route, alors que la poussière, la boue, la pluie ont plus ou moins pénétré dans les cuvettes où roulent les billes, il suffit, pour remettre les choses en état, de faire couler en abondance, par les trous graisseurs, de l'essence ou de l'huile de pétrole, en imprimant aux roues un vif mouvement de rotation. Puis, quand le pétrole sort clair, on essuie la machine, et on graisse légèrement. Quelques gouttes suffisent. Un peu plus à la roue d'arrière, voilà tout.

Presque tous les cyclistes abusent de l'huile. L'inconvénient n'est pas grand, mais le profit est nul.

Nous nous faisons un plaisir d'ajouter qu'avec **la fermeture absolument parfaite de nos cuvettes**, il est à peu près impossible à la poussière ou à la boue de pénétrer jusqu'aux billes. C'est, on le comprendra, un avantage énorme, tant pour la qualité du roulement que pour la durée de la machine.

Il est important de nettoyer la chaîne le plus souvent possible. Au reste, on trouvera dans le catalogue la description d'un appareil fort simple et très léger, muni ou non d'un graisseur automatique, et qui, protégeant complètement la chaîne et les pignons, sera fort apprécié du touriste.